CZASOPISMO

ZWIĄZKU UMYSŁ. PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH

ORGAN LIGI SŁOWIAŃSKICH URZĘDNIKÓW KOLEJOWYCH

ROK XIV WRZESIEŃ 1938 NR 9 (201)

DOWÓD PRACY

Jak corocznie, tak i obecnie Lwów przepełniony jest radością swego święta, powstałego po odzyskaniu niepodległości: Lwów wchodzi w konstelację Targów Wschodnich.

Targi Wschodnie to nie tylko uroczystość Lwowa, gdzie mieści się Zarząd Główny naszego Związku. Targi to nie tylko święto miasta, które ma ogólnie uznane zasługi w życiu Polski na przestrzeni wieków. Targi to symbol najszlachetniejszej walki bez niszczenia życia i ludzkich egzystencyj, to symbol zwycięstwa pracy.

Gdy cofniemy się myślą wstecz i przypomnimy sobie Lwów w czasach bezpośrednio powojennych, stanie przed nami obraz zniszczenia i rozmaitych braków, które osładzała miła dla serca kresowca wolność państwowa. Lwów odpoczywał i goił swe rany. Ale nie spał. Lwów doszedł do przekonania, że skończył się okres walk orężnych i potrzeba wiele pracy, by własne domostwo dostosować do intensywnego, codziennego życia. Lwów zrealizował słowa Wielkiego Marszałka o nastaniu czasów, które mają być wyścigiem pracy, wyścigiem wysiłków.

I oto na granicy pięknego lwowskiego parku róść poczęły pawilony i stoiska. Nie puszczając z oczu gotowości wojskowej i zdając sobie sprawę z łączności, jakie sprawy gospodarcze mają z obronnością kraju, miasto dało Polsce bardzo piękny prezent w postaci Targów Wschodnich. Wszystkie stoiska wołały wielkim głosem: przyjeżdżajcie i patrzcie na naszą pracę. I wy wszyscy musicie pracować. Zawsze byliśmy semper fidelis Polsce, będziemy też równie wierni pracy.

Wiele już lat upłynęło od pierwszych Targów Wschodnich. Były rozmaite trudności i kłopoty. Ale corocznie rozbrzmiewały pawilony Targów życiem, corocznie energiczna dyrekcja dokłada cegiełkę do rozwoju szlachetnych poczynań.

Nasz dzisiejszy artykuł nie jest zwyczajową grzecznością wobec Targów Wschodnich, ani nawet sentymentem wyłącznie wobec miasta, gdzie mieści się siedziba Związku. Nie! My widzimy położenie pracownika kolejowego, doświadczamy osobistych trosk i bardzo często mamy powód do apatii i zniechęcenia. My nie patrzymy na Targi Wschodnie jako na turystyczną imprezę, gdyż ciężkie życie żąda od pracownika umysłowego wyłącznie trzeźwości...

Ale znamy jedną prawdę: Nastroje smutne nie budują, lecz niszczą. Przypominamy sobie ciężkie położenie miasta i jego pracę nad Targami. Dlatego Targi Wschodnie są dla nas przykładem siły, jaką daje praca. Zwiedzamy Targi i pragniemy takiej samej siły w życiu osobistym i Związkowym.

Jak corocznie witamy Targi Wschodnie radośnie i zachęcamy wszystkich Kolegów do odwiedzenia Lwowa, to znaczy miasta, które tak jak przedtem umiało walczyć, tak jak obecnie potrafi zachować żołnierską gotowość, tak na codzień umie pracować i wielkiej swej idei jest zawsze wierne.

jt.

Zbliża się wielka rocznica

Zaledwie dwa miesiące dzielą nas od rocznicy XX-tej odzyskania Niepodległości.

Społeczeństwo bardzo rzeczowo odniosło się do zagadnienia, jak uczcić rocznicę. Przez całą Polskę przeszło hasło dozbrojenia jako najlepsze uczczenie wielkiego święta państwowego.

Społeczeństwo pracownicze nie pozostało w tyle. Wśród organizacyj pracowniczych działa się intensywnie nad zbieraniem kwot, potrzebnych do zaznaczenia współpracy z armią. Akcja idzie rozmaitymi drogami i kierowana jest rozmaitym systemem. Ale fakt zaistniał niewątpliwy, że pracownik stoi w jednym szeregu ze społeczeństwem, a będąc bardzo poważną jego częścią, równie poważnie zapisze się w akcji dozbrojeniowej.

Pracownicy kolejowi nie pozostali na uboczu. Dzieło zostało zapoczątkowane i zakończone zostanie niewątpliwym rezultatem.

W ten sposób ogół pracowniczy, a w tym i kolejarze, jednomyślnie przyczyniają się do uczczenia rocznicy drogiej naszemu sercu. Pracują nie tylko na terenie własnym, lecz biorą także udział w akcji ogólnej, o czym pisaliśmy w poprzednim „Czasopiśmie".

Dotychczas niewiadomo jednak, w jaki sposób władze kolejowe uświetnią pamięć rocznicy w stosunku do personelu. Ogół spodziewa się amnestii i zatarcia pewnych kar, oraz nadania odznaczeń pracownikom, którzy wykazali gorliwość służbową w ciągu 20 lat pracy. Niewątpliwie taki sposób uczczenia rocznicy powitany zostałby bardzo korzystnie przez personel, gdyż pracownicy otrzymaliby akt pamięci o nich przez władze, a pracownicy, którzy mieli nieszczęścia spotkać się z karami władz, doznaliby możności uzyskania odpowiedniejszych stanowisk i rozpoczęliby nowe życie. Powtarzamy, że nie ma wiadomości o pociągnięciach, jakie nastąpią dnia 11 listopada, należy spodziewać się jednak, że w dniu tym pracownik kolejowy będzie miał powód również do najbardziej osobistej radości.

(tau)

Personelu i roboty za wiele

Czytelnik prasy zawodowej ulec może złudzeniu, że przyczyną wszelkiego zła w kolejnictwie są stosunki personalne. W konsekwencji oczywista najłatwiej jest gromy ciskać w personalistów. Ale przypatrzmy się bliżej tej sprawie.

Podstawą rozważań może być pytanie, czy pracowników jest za wielu, czy też roboty jest za wiele.

Przejdźmy przede wszystkim do pracy kolejarzy. Otóż dla każdego jest rzeczą oczywistą, że zarząd kolejowy niepotrzebnie w każdym kierunku powiększył pracę.

Starszy pracownik, który obecnie przychodzi do biura dyżurnego ruchu na znanej sobie doskonale stacji, ze zdumieniem przygląda się pracy pana „w czerwonej czapce". Każde jego poruszenie oparte jest na szczegółowym przepisie, najprostsza książka z dawnych czasów urosła do zagadnienia. I biedny dyżurny ruchu pisze przez cały dzień odrywając się tylko na chwilę, by ukłonić się pociągowi w myśl wskazań dalszych szczegółowych przepisów, no i za wiedzą oddziału ruchu. Cokolwiek się stanie w służbie, musi mieć sankcję dyspozytora ruchu, a więc jest poprzedzone rozmową telefoniczną i pisaniną.

Rozdmuchano też służbę telegrafistów, nie zwiększając przy tym ilości personelu.

Ogólnie jest rzeczą wiadomą, że w kolejnictwie zdarzają się rozmaite wypadki, uszkodzenia wagonów itp. Gdzie tyle wagonów codziennie jest w kursie i gdzie tabor odbywa codziennie wielką ilość tysięcy kilometrów, wypadki są rzeczą oczywistą i nie mogą zaistnieć w żadnym innym urzędzie. Ale postępowanie służbowe jest uciążliwe, procedura niepotrzebnie skomplikowana, a w rezultacie stosy zaległości. Uszkodzenie popielniczki, wartości kilku groszy ujęte jest w akt. Gdyby ktoś zadał sobie trud wyliczenia, wielu pra-

cowników jest przesłuchanych na temat owej popielniczki, przez wiele urzędów akta przechodzą, zatrudniając referentów i rejestratorów, a czynności te przeliczył na pieniądze i czas, ze zdziwieniem doszedłby do wniosku, że poszukiwanie urojonego bardzo często sprawcy i ustalenie winnego — przewyższyło wartość szkody.

Można zaryzykować twierdzenie, że poza służbą kas stacyjnych, wszelka inna praca została wielokrotnie zwiększona.

Oczywista mówię o pracy, która jest niezbędna dla dokonania przewozu, to jest do wykonania nieodzownych prac przedsiębiorstwa kolejowego.

Dochodzi do tego statystyka rzeczy potrzebnych i statystyka wszystkiego, co da ująć się w liczby i cyfry. Z jakąś dziwną pasją dąży się do zwiększenia pisaniny. Sterty papieru zalewają pracownika i urzędy, zatruwając życie i pracownikowi i przeciążając urzędy.

Jeszcze jeden mały przykład: należności godzinowo kilometrowe oblicza dyrekcja, organizując wędrówkę raportów z jazdy, które zresztą stały się dokumentem zawiłym i kasowym, nadającym się do wypełniania w spokojnej atmosferze biurowej, a nie w brankardzie. Zmiana drużyn, zwiększenie ilości druków, oraz wzrost wydatków to jedna sprawa. Druga jest oczywistym faktem, że każdy pracownik służby pociągowej prowadzi dla siebie ewidencję przejazdów, potwierdzoną przez dyżurnych ruchu. Na wypadek różnicy między obliczeniem dyrekcji, a obliczeniem pracownika jazdy, kolej wypłaca różnicę i przyznaje rację pracownikowi. Oczywista postępowanie takie jest słuszne. Ale dlaczego obciążono kierowników pociągów i rozszerzono pracę biur kolejowych dla niepotrzebnych czynności — pozostanie tajemnicą.

Całe strony można by pisać o gospodarce materiałowej, wędrówce każdego kawałeczka knota i o ewidencji odpowiedniej; to samo powiedzieć można by o gospodarce wagonowej, czy innej.

Koleje zdobyły się na luksus rozbudowy maszyny biurowej do rozmiarów niedostępnych dla żadnego innego przedsiębiorstwa, oczywista prywatnego.

A teraz pytanie, czy jest winą personalistów ta wielka rozbudowa typowo fachowych czynności biur kolei. Oczywista nie. Tak samo jak nie ma winy kolejowych personalistów w rozbudowie personalnych statystyk. Koleje musiały swą biurowość dostosować do obowiązujących ogólnie przepisów.

Uproszczenie prac biur kolejowych, ułatwienie sposobu wykonywania służby, zniesienie rozlicznych wykazów i statystyk to wydaje się zagadnieniem najważniejszym dla usprawnienia kolejnictwa. Pracownik, czy przełożony powinien mieć na uwadze zwiększenie przewozów, bezpieczeństwo ruchu, potanienie kosztów własnych przedsiębiorstwa, a roboty w tym kierunku jest tyle, że z pewnością nie stanie czasu na niepotrzebną pisaninę.

W dzisiejszym stanie rzeczy koleje mają za mało personelu. To jest dla każdego widoczne i nie ulega wątpliwości. Ale ilość personelu wzrosła znacznie w porównaniu do cyfr przedwojennych, tak jak pod względem techniki koleje poszły znacznie naprzód przez 25 ostatnich lat. Niestety pod względem zbiurokratyzowania pracy koleje wyprzedziły technikę. Obliczono w swoim czasie, że zawiadowca obecny pracuje wielokrotnie intensywniej od zawiadowcy przedwojennego, a praca jego zwiększyła się od 9 do 17-krotnie, zależnie od tego, czy weźmiemy pod uwagę zawiadowcę pruskiego, austriackiego czy rosyjskiego.

Winienie za ten stan personalistów wyłącznie jest niesprawiedliwe. Trzeba najpierw uprościć pracę kolejarza i biur, a potem okaże się, że personelu jest za wiele, ale nie jest on należycie wykorzystany, gdyż spełnia czynności, bez których kolejnictwo może się obyć.

Rzeczywiste usprawnienie kolejnictwa, zmniejszenie pracy biurowej i położenie większego nacisku na akwizycję przewozów, przy rozbudowie taboru i dbaniu o bezpieczeństwo ruchu, to jest naprawdę wdzięczne pole do popisu dla fachowców kolejowych, a nie ulega wątpliwości, że personaliści nie pozostaną w tyle i bardzo chętnie dostosują się do nowego kierunku poczynań w kolejnictwie.

Rdtr

Myśli

Bardziej szkodzi gładki język pochlebcy, niż ostry miecz prześladowcy. *Św. Hieronim*

Systemy personalne w służbie ruchu

Pewien starszy kolega nadesłał nam uwagi na temat gospodarki personalnej w służbie ruchu. Uwagi te podajemy poniżej ponieważ mają znaczenie dla pracowników, interesujących się zagadnieniami kolejowymi z ogólnego punktu widzenia. Oto, co pisze nasz korespondent:

Wstęp.

Przede wszystkim, już zaraz na wstępie zaznaczyć muszę, że nie będę zajmował się tłem, na jakim odbywa się gospodarka personalna, chyba, że będzie ono ważne dla podkreślenia punktu widzenia ruchowca.

W tym znaczeniu tłem będzie pragmatyka służbowa, awanse automatyczne, podział pracowników pod względem wykształcenia itp. O tych wszystkich szczegółach pisać nie będę. Momenty, nazywane ogólnie prawami nabytymi, względnie prędko wyszły z użycia na kolejach państwowych, które około roku 1924 weszły na swoje własne drogi, jakkolwiek pragmatyki formalnie jeszcze obowiązywały.

Awans automatyczny, listy straszeństwa, obsada stanowisk w drodze konkursów, pociągnięcia i zarządzenia, opierające się na podziale pracowników pod względem censusu wykształceniowego, przestały z czasem obowiązywać, jakkolwiek nikt nie może zaprzeczyć, iż były znacznym ułatwieniem dla administracji kolejowej, a równocześnie wprowadzały czynnik spokoju i wielką planowość w życiu. Owe czasy odznaczały się brakiem niespodzianek. Pracownik spokojnie rano szedł do biura i był przeświadczony, że nie spotka go żadna niespodzianka, co bardzo często identyczne jest z kłopotami. Mógł ułożyć plan na przyszłość, pomyśleć nawet o zakupnie domu, czy kształceniu dzieci.

Już w pierwszych latach służby ujawniało się, czy pracownik ma zdolności ruchowe, czy handlowe lub kasowe, względnie referenckie. Zależnie od zdolności uzyskiwał przydział i wiedział, że na każdym miejscu czeka go awans, traktowanie odpowiednie i możność wyboru stanowiska.

Czasy te jednak względnie szybko przeszły na kolejach i nie będę o nich pisać, gdyż idzie mi o systemy gospodarki personalnej w służbie ruchu.

Materiał zamierzamy podzielić niezależnie od zmieniających się przepisów zasadniczych. Moje trzy systemy to gospodarka centralna wydziałów ruchu, gospodarka początkowych oddziałów o ograniczonej kompetencji i gospodarka oddziałów dzisiejszych o tak zwanych pełnych prawach.

I

Dyrekcja, która w służbie ruchu, handlowej i konduktorskiej zatrudniała około 6 i pół tysiąca personelu pracowała przez biuro personalne (dzisiejszy referat personalny) liczące 3—4 osób.

Do biura tego wpływały raporty dzienne i na nich oparta była cała gospodarka pod względem zastępstw, obsady stanowisk. Personel ujęty był w ewidencję książkową, stacjami, a każda stacja zajmowała większą ilość miejsca, dla zapisywania zmian. Przy zmianie pracowników przekreślało się nazwisko np. przeniesionego dyżurnego ruchu, a wpisywano nowego. Można było łatwo zbadać, kto był zawiadowcą danej stacji przed 10 i więcej laty, dokąd i kiedy odszedł. Był więc i stan faktyczny i przegląd pracowników z lat ubiegłych.

Stacje nie były formalnie podzielone na klasy, ale były tzw. urzędy ruchu, które miały za zadanie regulowanie ruchu na przyległych liniach, oraz pomniejsze urzędy stacyjne. Uwzględniało się znaczenie stacji i miejscowości, ważne pod względem handlowym, czy kulturalnym otrzymywały odpowiedni personel stacyjny.

Wojna nauczyła koleje posługiwać się personelem doraźnym, szybko przeegzaminowanym i wykonywującym służbę w najgorszych warunkach. Dlatego prócz książek głównych zaszła potrzeba prowadzenia zapisków pomocniczych dla personelu sezonowego. Stan ten panował — jak wspomnieliśmy — w 1924 roku i spowodował potrzebę powiększenia ilości personelu biurowego.

Podważenie stałości służby spowodowało konieczność przeprowadzania licznych dochodzeń, gdyż ludzie w walce o stanowisko poczęli zasypywać urzędy rozlicznymi doniesie-

niami. Dochodzenia te przysporzyły pracę biur, a konieczność ujęcia w ewidencję personelu powojennego spowodowała, że ówczesne biura personalne w wydziałach ruchu miały aż 6—7 pracowników, co wywoływało zgorszenie i było przedmiotem zazdrości wobec tak licznie obsadzonych biur.

Biura te przeprowadzały dochodzenia, kończąc je konkretnym wnioskiem, uskuteczniały przeniesienia, dając akta do wglądu wydziałom osobowym (dzisiejszym biurom personalnym) i prowadziły całą gospodarkę personalną wydziału własnego i podległych stacyj. Ewidencja mieszkań znajdowała się w małej książeczce. Inne potrzebne informacje miał referent we własnej, niezawodnej głowie.

Referent taki był zazwyczaj pracownikiem starszym, znającym i służbę i personel wraz z najtajniejszymi ich sprawami. W międzyczasie tak zwane grupy przemieniły się na dzisiejsze działy i nadszedł moment kontroli referentów personalnych, do niedawna samodzielnych panów gospodarki personalnej, posiadających pełne zaufanie przełożonych.

Jakkolwiek wpływały obficie nowe zarządzenia, to referenci personalni zdołali utrzymać wagę swego stanowiska.

Jeżeli idzie o zmiany trwałe, to zaznaczyć trzeba, że istniały dzisiejsze wykazy zmian osobowych, które były pomocne przy obliczeniach i wykazach do władz wyższych. W każdym razie stacje nie wiele miały pracy w sprawach personalnych na użytek dyrekcyj.

Zaznaczyć jeszcze trzeba dla porządku, że służba handlowa była pierwotnie połączona z ruchową we wspólnych wydziałach eksploatacyjnych, by się wreszcie wyemancypować na terenie dyrekcyj.

Taki jest stan do wejścia w życie oddziałów ruchowych.

II

Rok 1931 dał Małopolsce oddziały ruchowe. Miały one pierwotnie bardzo wąski zakres działania, nie przekraczający pod względem ruchowym dawnych urzędów ruchu z dodatkiem służby wagonowej.

Praca wydziału nie zmniejszyła się. Korespondencja tylko przesyłana była drogą przez wydział, co nie przyśpieszało sprawy. Przeniesienia wszystkie wygotowywało się po staremu, wysyłano zastępców przez dłuższy przeciąg czasu, by i tę czynność zlecić oddziałom.

Personel wydziałów nie zmniejszył się. Przybył natomiast personel w oddziałach dla załatwienia spraw osobowych. W rezultacie w służbie personalnej w dziale ruchu ilość zajętych pracowników zwiększyła się o 150 procent.

Nie jestem jednostronny, więc nie powiem, że utworzenie oddziałów spowodowało wyłącznie wzrost personelu. Owszem, szereg spraw usprawniło się, a dyrekcja wyzbyła się kłopotów z delegacją personelu. Natomiast zwiększyć trzeba było czujność kontrolną i wprowadzić inne systemy ewidencyjne. Przecież wydział nie mógł wyzbyć się ewidencji i musiał zapiski prowadzić, oddział zaś dla pracy codziennej również potrzebował ewidencję.

Dzięki połączeniom telefonicznym obie strony, to jest i dyrekcja i oddziały usiłowały się uzgadniać i na ogół obyło się bez poważniejszych nieporozumień.

Oddziały stykały się z życiem i usiłowały pracować szybko, bardzo często nie zdając sobie sprawy z faktu, iż akta są uzgadniane z wydziałami osobowymi, handlowymi, czy kontroli dochodów, co musi z natury rzeczy trwać czas dłuższy, a żadna nerwowość, czy najlepsze nawet chęci nie wiele pomogą. W międzyczasie nadeszła era zawiłych ewidencyj personalnych. Pojawiły się okólniki, żądające nowych wykazów, zestawień, statystyki i obliczeń. Pracy przybywało coraz więcej. Ludzie uprzedzeni fakta te łączą z powstaniem oddziałów zupełnie nie właściwie, gdyż bez względu na utworzenie oddziałów, praca byłaby przyszła z powodów, które nie mieszczą się w ramach niniejszego artykułu.

Praca personalisty uległa skomplikowaniu, wymogi zwiększały się, zatem i robota musiała ulec zwiększeniu.

III

Około roku 1934 oddziały uzyskały pełne prawa instytucji dojrzałej do samodzielnych poczynań. Oddziały zaczęły dokonywać przeniesień, weszły w kontakt ze służbą drogową, skąd wypożyczały robotników, gros dochodzeń przerzucono na barki kontrolerów ruchu, których ilość wzrosła.

Ilość zarządzeń, które wprowadzały coraz to nową ewidencję nie została pohamowana i z konieczności oddziały rozpoczęły własne okólniki w sprawach personalnych na linię wydawać. Zwiększenie pracy spowodowało dalszą konieczność podwyższenia ilości personelu w oddziałach i dyrekcjach, o dalsze sto procent.

Nastąpiło wprawdzie odciążenie przez zniesienie ogłaszania konkursów i prowadzenie list starszeństwa, ale wzrosła praca ewidencyjna. Tu również niefachowcy chętnie przystąpiliby do krytyki. Ale nie o nią idzie. Faktem natomiast jest, że ilość personelu w służbie wykonawczej zmniejszyła się, podobnie jak zmniejszyła się fachowość pracowników. Nie twierdzę, że winę ponosi pracownik, ani tym bardziej personalista. Zwiększyły się wymogi, stawiane pracownikowi, a przez zmniejszenie ilość personelu pracownik zmuszony został do bardziej intensywnej pracy. Gospodarka personelem jest w tych warunkach bardzo trudno i wymaga wielkiego wysiłku ze strony zarówno dyrekcyj jak i oddziałów.

Skomplikowanie gospodarki łączy się również z pracą kolei. Na szczęście w ostatnich czasach ożywiły się przewozy. Kolej pracuje, przewozi towary i osoby. Kryzys należy do przeszłości. Zwiększoną pracę kolej musi pokonać przede wszystkim rękoma swych kwalifikowanych pracowników, których liczba nie zwiększa się, lecz zmniejsza drogą naturalnego ubytku. Co więcej, do prac bieżących trzeba przyjąć nowe siły, trzeba je przeszkolić, a przed tym uregulować ich stosunek służbowy, zbadać pod względem zdrowia, przeglądnąć dokumenty. Wszystkie te okoliczności spowodowały zwiększenie prac referatów personalnych, które znacznie wprawdzie powiększyły swój skład, ale nie mogą użalać się na brak pracy. Dlatego nie należy na referentów patrzyć, jako na „ludzi strasznych". Tak nie jest. Referenci personalni oddziałów i wydziałów uginają się pod ogromem pracy i czynią wszystko, by pogodzić interes pracownika kolei z interesem służby.

Zakończenie.

Przedstawiłem pracę personalistów fachowego działu służby i byłbym rad, gdyby wywiązała się dyskusja na temat, który system jest dla pracownika korzystniejszy. Ogólnie rzecz biorąc korzystniejszy jest system, który da najrychlejsze załatwienie sprawy osobistej po myśli pracownika. Tak jak powiada głos „ludu kolejowego" pracownicy chętniej stykają się z dyrekcją i wierzą, że władza ta korzystniej im sprawę załatwi. Oddziały jeszcze nie zadomowiły się w Małopolsce, a sytuację powiększa trudność, iż jest brak personelu. Nie ma ludzi do pracy i wszystko to zwala się na karb personalistów.

Równocześnie trudno nie podnieść, że praca personalistów — podobnie jak i innych referatów — uległa skomplikowaniu. Należałoby może uprościć ewidencję, zmniejszyć ilość kategoryj pracowniczych, stanąć silnie na normowaniu minimalnym i do prac doraźnych brać pomoc niekwalifikowaną. Rezerwy kwalifikowane mogą być w służbie telegrafistów odnośnie dyżurnych ruchu, podnieść trzeba by fachowość personelu niższego. Ale to nie może się stać natychmiast.

Kolej bowiem zaskoczona została wzrostem pracy i dostosowuje się do nowych obowiązków, a skoro w trudnych okolicznościach przerost ewidencyjny nie ułatwi pracy referatom fachowym, przyjdzie niewątpliwie zmiana i w tym kierunku.

Zmiana ta będzie korzystna dla pracownika, dla zarządu i dla wszystkich, którzy mają ciężki i niewdzięczny zaszczyt pracować w personaliach.

St. Ka.

Zaniepokojenie

Dziwne rzeczy dzieją się pod firmamentem pracowniczym. Prasa codzienna, która obserwuje wytrwale wydarzenia, rejestruje odnowienie słowa „demokracja", które złączone jest ściśle z ideologią Marszałka.

Co więcej, byłoby może wielu czynnikom wygodniej, by organizacje pracownicze były bardziej radykalne. Ale to nie jest potrzebne. Przecież Kongres pracowniczy w styczniu wypowiedział się niedwuznacznie za konieczno-

ścią wzmocnienia siły obronnej naszego państwa, a więc trudno jest narzucić pracownikom jakieś skrajne tendencje. Zresztą nie mogło być inaczej: pracownik niejednokrotnie okazał tak wielką dbałość o dobro państwa, że i obecnie, wobec niejasnej sytuacji europejskiej, murem stanąć musi w pracy dla dobra wspólnego.

Tylko drogi wybrano inne... W odpowiedzi — na Zjazd Nauczycielstwa nie wysłano oficjalnych przedstawicieli, a tu i ówdzie słyszy się głosy, że demokracja pracownicza jest inspirowana. Na tematy aktualne charakterystyczny artykuł pokazał się w „Życiu Urzędniczym", gdzie autor powiada, że hasło demokracji, odrodzone w warunkach nowej rzeczywistości polskiej, pogłębione mądrością dwudziestoletnich doświadczeń, od razu zyskało w masach nie byle jaką atrakcyjność i popularność. Ruch pracowniczy, konsolidując się w 1936 r. na nowych podstawach, wysunął hasło demokracji w szerokim zrozumieniu na czołowe miejsce wśród tez programowych i wkrótce jako silna liczebnie i ideowo zdrowa grupa, zajął jeden z najbardziej odpowiedzialnych odcinków na froncie walki o demokratyzację form życia zbiorowego. Dziś to hasło jest w szeregach ruchu pracowniczego hasłem, które łączy a nie dzieli, hasłem, które nie tylko zespala nas wewnętrznie silną spójnią ideową, ale który łączy nas także z całym społeczeństwem polskim.

Urzędnicy państwowi, którzy przez pewien okres czasu stanowili w Niepodległej Polsce grupę społecznie izolowaną, dowiedli po przez swój udział w ruchu pracowniczym, że są ze społeczeństwem zrośnięci, że z niego się wywodzą i wespół z nim pragną pracować dla przyszłości Państwa. W codziennej pracy zawodowej utrwalają tę więź, realizując sumiennie zasadę równości wszystkich obywateli wobec prawa, którego są wykonawcami. Dziedzic czy jego fornal, przemysłowiec czy jego oficjalista — muszą stanowić dla urzędnika obiekt takiej samej troskliwości i skrupulatności w załatwieniu, tym większej, im dana jednostka ze względu na swój stan społeczny i poziom intelektualny ma utrudnioną orientację w przepisach prawnych i dostęp do przedstawicieli urzędów, zwłaszcza wyższych instancji.

Nie da się zaprzeczyć, że tu i ówdzie trafiają się urzędnicy, dla których stanowisko społeczne interesanta posiada decydujący wpływ na formę stosunku do niego, kolejność w załatwieniu, cierpliwość w wysłuchiwaniu sprawy i t. d. Reprezentują oni resztki dawnej szlachetczyzny w stanie urzędniczym i pomimo dość głośnego niekiedy frazesu demokratycznego, jaki pojawia się na ich ustach dla snobistycznego zaspokojenia ciasnej ambicji i sprostania wymogom środowiska i chwili, sposobem myślenia tkwią jeszcze w systemach feudalnych, realizując postulat równości obywateli wobec prawa do obywateli niektórych tylko warstw społecznych. Z każdego punktu widzenia, również ze stanowiska przepisów, które obowiązują urzędnika, taka postawa zasługuje na surowe napiętnowanie. Urzędnicy muszą wypowiedzieć stanowczą walkę postępkom tego rodzaju, muszą przetrzebić szlachetczyznę we własnych szeregach i naocznie dopilnować, jak jest realizowany w urzędach postulat żywego kontaktu biurokracji ze społeczeństwem.

Słowa te — a bije z nich inna epoka — budzą w pewnych sferach ...zaniepokojenie. „Życie Urzędnicze" jest organem Stowarzyszenia Urzędników Państwowych i ukazuje się w Warszawie.

Dobra i zła prasa

Przedsiębiorstwo, w którym pracujemy, Polskie Koleje Państwowe, mają przez cały rok niemało kłopotu. Nie ze swoimi pracownikami, bo ci są obarczeni ewangeliczną pokorą. Polskie Koleje Państwowe mają wiele kłopotu z pokonaniem swego zasadniczego obowiązku, to jest z przewożeniem osób i przesyłek, no i z uwagami, jakie pojawiają się na wielu zebraniach i w prasie.

Przedsiębiorstwo nasze jest olbrzymie. Wartość jego wynosi prawie 5 miliardów złotych, a obowiązki są wielkie. To nie idzie o znaną nam dobrze linię kolejową, lub nawet o dyrekcję, gdzie pracujemy. Codziennie na wszystkich liniach wre praca, jadą pociągi, podróżni wykupują bilety, wagony podstawia się pod naładunek i wyładunek, pracują kasy i biura, czynna jest dyrekcja. Olbrzymie

pieniądze są w obrocie Polskich Kolei Państwowych, wielkie zadania wobec życia gospodarczego, wielkie obowiązki wobec osobistych spraw naszych klientów. Dymy ścielą się nad warsztatami i parowozowniami, pracuje służba drogowa. Włożony wielki kapitał, do pokonania wielka praca, w której uczestniczą dziesiątki tysięcy personelu.

Pracę przedsiębiorstwa obserwuje pracownik, ale jeszcze uważniej klient, człowiek niezależny, a zmuszony do korzystania z usług kolei. Kwestia taryf jest przedmiotem bardzo poważnej krytyki, porównuje się sytuację w komunikacji autobusowej, bierze pod rozwagę stałość taryf przy spadku cen itp. Nie mniej kłopotu zadaje tak zwany obecnie „szary człowiek". On obserwuje połączenia, bada stan wagonów i frekwencję, kilkakrotnie przelicza grosze, zanim zakupi bilet i chciałby za swe pieniądze być obsłużony dobrze i odbyć wygodną podróż.

Wszystko to, co jest przedmiotem rozmów między ludźmi, staje się niebawem tematem dyskusji na zebraniach gospodarczych, oraz znajduje wyraz w prasie codziennej .

Wymagania naszych klientów są rozmaite. Jedni chcieliby „latających" taryf, związanych ściśle z terenem, zamożnością klientów i wartością towaru. Inni chcą, by nie było ścisku przy okienkach, inni pragnęliby mieć zawsze miejsce przy oknie no i zwrócone w stronę podróży... Wszystkich zadowolić nie można. Ale niewątpliwie dużo jest słuszności w owych głosach publicznych na temat funkcjonowania kolei państwowych.

Dlatego nie byłoby źle, gdyby znalazł się sobowtór mitycznego kalifa, albo w ogóle jakiś wojewoda ze wschodu, który by przez dłuższy czas podróżował incognito klasą trzecią (tak jest III klasą!) kolejami tzw. miejscowego znaczenia, nie omijając szlaków turystycznych, na temat których wiele „jasnych szlaków" kursuje wśród podróżującej publiczności. Dobrze byłoby też osobiście nadać przesyłkę, a choćby bagaż. A jeszcze lepiej (ale to już piszemy pro domo sua) warto by poznać pracę kolejarza. Nie tego, który ukazuje się w dni uroczyste, ale zwyczajnego dyżurnego ruchu, kasjera, zawiadowcę, robociarza, maszynistę, w glorii swej pracy codziennej.

Zanim to się stanie, władze nasze od pewnego czasu udzielają wyjaśnień prasie codziennej na temat pracy kolei. Widzimy więc więcej obiektywności i trzeba przyznać, że sprawa rozpatrywana jest spokojnie i najbardziej lojalnie. Ministerstwo Komunikacji chce spopularyzować pracę PKP i dokłada wszelkich starań, by klientów swoich przekonać. Pracownik kolejowy z wielką przyjemnością czyta te komunikaty, bo są one nawet pouczające, a przede wszystkim szczere. Nie zataja się kłopotów i pisze o ujemnym wpływie, jakie miały oszczędności na dzisiejszy stan kolejnictwa. Ze słów bije troska, ale zarazem i nadzieja, że idą dnie poprawy, gdyż znając potrzeby, znajdzie się także środki na pokonanie zadań.

Prasa codzienna wypowiedzenie się Ministerstwa przyjęła rozmaicie. Sam fakt zamieszczania komunikatów świadczy jednak, że zainteresowanie sprawami kolejowymi istnieje, a to jest najważniejsze. Bardzo często komunikaty uzupełnione zostały uwagami krytycznymi. W rezultacie trzeba przyznać, że przedsiębiorstwo nie może poszczycić się „dobrą prasą", co — nawiasem mówiąc — korzystnie świadczy o jej niezawisłości.

Pracownik kolejowy na każdym kroku styka się z publicznością. Bardzo często jest przedmiotem bezpośrednich ataków, gdyż trudno jest ludziom wytłumaczyć, że pracownik jest tylko wykonawcą, a nie właścicielem akcyj. Na temat ścisku w wagonach, złego oświetlenia, drożyzny biletów itp. pracownik codziennie wysłuchuje cierpkie uwagi, a przedstawiciele miejscowych urzędów stawać muszą w obronie przepisów i stanu faktycznego jak lwy. Nastroje publiczności wobec zarządu kolejowego są pracownikowi znane, a bardzo często przyjdzie wysłuchać się dosadnych określeń w tej służbie „publiczno-prawnej".

Ale ogólnie rzecz biorąc pracownik kolejowy cieszy się u szerokich sfer życzliwością, gdyż w przeważającej ilości wypadków stara się ułatwić klientom kontakt z kolejami. To samo okazało się przy sposobności komunikatów ministerialnych. Krytykując władze kolejowe, prasa codzienna przychylnie odniosła się do pracownika i żadną gorzką pigułką nie przyczyniła się do pogorszenia jego nastroju codziennego. Pracownik ma więc „dobrą prasę" i powinien w codziennym życiu starać się, by nie zepsuć tego głosu ludu.

Pracując bowiem w najgorszych warunkach, uginając się pod brzemieniem trosk

osobistych i niedostatku, trzeba pogodnie i chętnie podchodzić do obowiązków, a wtedy i opinię zachowa się dobrą i wysilając się dla innych, uzyskuje się największą nagrodę... osobistą satysfakcję.

Sztnw

§

Czasopismo nasze szereg artykułów poświęciło sprawie postępowania dyscyplinarnego.

Jakkolwiek każda rzecz ma obrońców i przeciwników, to jednak pewne jest, że system nakładania kar na personel pozostawia wiele do życzenia. Ostatnio na ten temat pojawiły się dwa bardzo ciekawe artykuły, które cytujemy w streszczeniu.

W obu wypadkach autorzy domagają się zmian wspomnianych przepisów, a „Łącznik“ powiada, iż za koniecznością zmian przemawia okoliczność, że... wszędzie jest inaczej, tzn., że w żadnej pragmatyce służbowej i w żadnych przepisach o odpowiedzialności dyscyplinarnej pracowników państwowych, nie znajdujemy tak rygorystycznych, a równocześnie rozciągliwych zasad i pojęć, jakie wprowadzono w odniesieniu do pracowników kolejowych.

Autor opisuje bardzo życiowe przepisy dyscyplinarne dla Policji Państwowej, gdzie § 59 postanawia, iż w postępowaniu dyscyplinarnym w sprawie, zakończonej wyrokiem sądowym, ustalenia faktów, dokonane w czasie przewodu sądowego i ujęte w protokóle rozprawy głównej, są wiążące przy ustalaniu podstawy faktycznej, natomiast według brzmienia § 36 rozporządzenia M. K. o organizacji komisji dyscyplinarnej i o postępowaniu dyscyplinarnym przeciw pracownikom P. K. P. (Dz. Urz. M. K. Nr 4 ex 1934 r. poz. 25), Komisja dyscyplinarna przy wydawaniu orzeczenia nie jest związana treścią wyroku sądowego.

W pewnym orzeczeniu Wyższej Komisji Dyscyplinarnej znajdujemy takie uzasadnienie: „postępowanie dowodowe w procedurze sądowej jest krańcowo formalistyczne i że wskutek tego dowody winy wystarczające w postępowaniu administracyjnym czy też dyscyplinarnym mogą być skwalifikowane przez sąd jako niewystarczające i że wobec powyższego uniewinniający wyrok sądowy wcale nie podważa słuszności skazania dyscyplinarnego...“

Równolegle „Głos Kolejowca“ opisuje sprawę dyscyplinarną strażnika drogowego. Wyrok skazujący kolejowy stał się podstawą dla wyroku sądowego, co prawdopodobnie spowoduje konieczność wypłaty odszkodowania stronie prywatnej przez P. K. P. Gdyby zaś z rozprawą dyscyplinarną zaczekano aż do ostatecznego załatwienia sprawy w sądzie, byłby omawiany pracownik uniknął wedle wszelkiego prawdopodobieństwa kary sądowej, przesądzającej odpowiedzialność materialną skarbu kolejowego. Samo zaś postępowanie dyscyplinarne mogłoby było następnie toczyć się swoim trybem, gdyż władze kolejowe nie są bynajmniej związane wyrokiem sądowym w ocenie dyscyplinarnej odpowiedzialności danego pracownika.

Tu już zdanie „Głosu Kolejowca“ inne jest nieco od „Łącznika“. Natomiast uwagi końcowe są bardzo charakterystyczne.

Na P. K. P. zdarza się bowiem często, iż śledztwa dyscyplinarne w sprawach nie ściganych przez sądy trwają latami, podczas gdy tam, gdzie rozprawa i wyrok sądowy mógłby niejedno wyświetlić, a w każdym razie nic by nie popsuł, objawia się nadzwyczajny pośpiech, prowadzący do niepożądanych efektów.

Okazuje się zatem, że jak wszędzie tak i w sprawach dyscyplinarnych nie można kierować się żadnym szablonem, lecz stosownie do okoliczności danej sprawy nie zwlekać z jej załatwieniem, gdy interes przedsiębiorstwa, a także pracownika (zwłaszcza w razie zawieszenia w służbie) tego wymaga, odwrotnie zaś odczekać zakończenia dochodzeń sądowo-karnych, gdy dana sprawa oparła się o sąd, który ma większe możliwości należytego wyjaśnienia faktycznego stanu rzeczy i wynikami swego śledztwa może jedynie przyczynić się do wyświetlenia całokształtu sprawy mającej być rozpatrywaną przez komisję dyscyplinarną. Wreszcie i ten motyw przemawia za wstrzymaniem się z rozprawą dyscyplinarną do rozstrzygnięcia sprawy przez sąd, iż sama już zasada sprawiedliwości wymaga, by ewentualną karę sądową wziąć pod uwagę przy wymiarze kary dyscyplinarnej, gdyż w tego rodzaju przypadkach odpo-

wiada dany pracownik faktycznie wobec dwu władz za to samo przekroczenie.

Od siebie dodamy, że sądy, które zajmują się wyłącznie wymiarem sprawiedliwości, przy czym po obu stronach występują fachowcy-prawnicy, są bardziej łaskawe wobec kolejarzy, niż administracyjne komisje dyscyplinarne.

Sprawiedliwość bowiem jest sprawą skomplikowaną, wymagającą neutralnego nastawienia i oparcia się wyłącznego o postanowienia ustaw. Jak najmniej interpretacyj i jak najściślejsze podporządkowanie się brzmieniu ustaw — stanowią istotę prawa.

Na taką neutralność zdobyć się może tylko Temida, która nie widzi osób, lecz zagadnienie sprawiedliwości.

W sądach państwowych panuje pełna fachowość. Sędzia i prokurator jest pracownikiem, a bohater tragedii ma do pomocy prawnika-adwokata, człowieka niezależnego.

W stosunkach administracyjnych jest inaczej... i to właśnie przemawia za potrzebą zmiany.

rd.

Coraz gorzej

„Jedność" krakowska zamieszcza takie gorzkie uwagi w ostatnim numerze:

Weźmy dla przykładu 4 najniższe grupy uposażenia w granicach od 100 do 200 zł brutto. Jak tu wyżyć samemu, a jak z rodziną, zwłaszcza, jeśli się ma kilkoro dzieci na utrzymaniu.

Nie pozostaje nic innego, jak przymus nędzy i głodu, jeśli o wyżywienie chodzi, a gdzie możność kształcenia dzieci?

Weźmy teraz dla porównania przeciętne zarobki na terenie C. O. P., np. niekwalifikowanych robotników, które wynoszą przeciętnie 140 zł miesięcznie; rzemieślnik zarabia przeciętnie do 230 zł, monter lub technik wykwalifikowany dochodzi do 600 zł, zaś inżynier zarabia od 500 do 1800 zł miesięcznie.

I gdzie tu w tych ramach pomieszczą się pracownicy państwowi ze swymi wprost żebraczymi poborami, którzy mają prawo powiedzieć, że „dzieje się nam, mimo poprawy ogólnej, co raz to gorzej" i czy hasło „radości życia" nie jest tu bolesną ironią.

Przedsięwzięcie środków zaradczych jest tu wprost koniecznością chwili!

Za granicą

Znając swoją dolę i niedolę, warto poznać i stosunki zagraniczne, zwłaszcza, gdy taka podróż nic nie kosztuje i nie wymaga paszportu i innych powojennych dobrodziejstw.

Otóż przede wszystkim w podróży tej po prasie dowiemy się, że w Szwajcarii istnieją komisje personelu, które mają zastrzeżoną działalność tylko doradczą; wypowiadają one swe zdania na wniosek organów kierowniczych tego działu administracji, do którego są przydzielone.

Komisje personelu wypowiadają się:

a) co do propozycyj dotyczących uproszczenia i ulepszenia służby;

b) co do instytucyj utworzonych dla dobra personelu, co do spraw szkolenia, oraz egzaminów;

c) co do zagadnień charakteru ogólnego interesujących specjalnie personal danego działu administracji.

Członkowie komisyj i ich zastępcy *wyznaczani przez funkcjonariuszy* są wybierani na podstawie systemu proporcjonalnego. Rząd ustala przepisy wykonawcze, regulujące sposób powstawania komisyj.

Pracowników dawnej Austrii zgleichschaltowano z ich kolegami niemieckimi. Wywołało to rozliczne zmiany i wykazało eksperymentalnie dobrodziejstwa totalistyczne. Ujednostajnienie ustawodawstwa pociągnęło za sobą automatyczne zwolnienie funkcjonariuszów żydów, w rozumieniu obowiązującego prawa Rzeszy, oraz roztoczenie kontroli nad funkcjonariuszami, którzy są *podejrzani o niezupełne pogodzenie się z nowym ustro-*

jem. Konieczne środki celem przeprowadzenia unifikacji ustawodawstwa w tej dziedzinie mają być przeprowadzone niezwłocznie. Zupełna i powszechna unifikacja ma być zakończona w grudniu 1939 r. Co się tyczy organizacji zawodowej, to należy zaznaczyć, że funkcjonariusze austriaccy zostaną przyjęci do Związku Urzędników Niemieckich (Beamtenbund).

Rumunia ułatwiła sobie pracę z krnąbrnymi pracownikami i „usprawniła" postępowanie dyscyplinarne. Nie znaczy to, że zaprowadzono wspólny system wymiaru kar, ani też nie powołano sądów grodzkich, kasztelańskich, kościelnych, czy magistrackich. Wydano natomiast dekret, który zniósł komisje dyscyplinarne poprzednio ustanowione przez ustawodawstwo urzędnicze. Odtąd prawo stosowania kar dyscyplinarnych względem personelu urzędniczego *będzie przysługiwało władzy,* która mianowała danego urzędnika. Zastosowanie kary dyscyplinarnej w poszczególnym przypadku będzie przedmiotem albo dekretu królewskiego, albo zwykłej decyzji administracyjnej, w zależności od tego, czy nominacja miała miejsce w drodze decyzji jednej z władz administracyjnych.

Po tych miłych wiadomościach przenieśmy się do Belgii, gdzie Towarzystwo Narodowe Kolei żelaznych ogłosiło sprawozdanie ze swej działalności w r. 1937. Ze sprawozdania tego warto zacytować szczegóły, dotyczące belgijskiego personelu kolejowego, jego ilości, uposażeń, ubezpieczenia itp.

Otóż wydatki personalne kolei belgijskich stale wzrastają: a w r. 1935 wzrosły do 1 miliarda 518 milionów franków, w r. 1936 — do 1 miliarda 800 milionów, a w r. 1937 wyniosły ok. 2 miliardów franków belgijskich.

Wśród wydatków wymienić należy przeszło 33 miliony franków, przeznaczonych na akcję urlopów kolejowców belgijskich, co świadczy o dbałości kolejnictwa belgijskiego o należyty wypoczynek i zdrowie personelu.

Ilość personelu tego stale wzrasta: gdy w r. 1935 kolejnictwo belgijskie liczyło 80.761 pracowników, to w r. 1936 — 81.028, a w r. 1937 — 85.677. W tym samym stosunku zwiększa się również ilość emerytowanych kolejowców na wskutek wysługi lat.

Udział czynnego personelu kolejowego w składkach emerytalnych, wynosił 82,8 milionów franków; do tej kwoty Towarzystwo Narodowe kolei żelaznych dołożyło ze swej strony subsydium, w wysokości 14.5 milionów franków, oraz przejęło deficyt Kasy Wdów i Sierót, w kwocie 21,5 milionów franków. Łącznie więc z tego tytułu Towarzystwo wydało na rzecz personelu 36 milionów franków.

Nie małej pomocy doznali kolejowcy belgijscy w zakresie pomocy finansowej na kupno lub budowę własnych domków. Towarzystwa akcyjne pn. „Kredyt Nieruchomościowy Belgijskich Kolei żelaznych" oraz „Siedziba Kolejowca", utworzone w r. 1930 do końca 1937 r., udzieliły 3.954 pożyczek na łączną sumę 110 milionów franków, z której 45 milionów użyczyło towarzystwo kolejowe, 44 miliony Kasa Główna Oszczędności i Emerytur, a 21 milionów — zwroty pożyczek.

Oprocentowanie pożyczek wynosi od 3 do 5 proc. rocznie, zależnie od terminu pożyczki oraz sytuacji materialnej pożyczającego.

Paskudny przydomek

Znane jest w świecie kolejarskim przezwisko „wazeliniarz", złączone z postępowaniem pewnych tak zwanych kolegów.

Dotychczas jednak nikt o tym nie pisał, jakkolwiek działalność owych gentlemanów zawsze była należycie oceniana i pochwalana. Tłuszcz tego słowa i barwa znaczenia przykleiwszy się raz do takiego gagatka — przylega do niego przez całe życie.

Ogół pracowniczy przeczyta teraz charakterystyczny wyjątek z artykułu p. t. „Wazeliniarze w urzędach" jaki ukazał się w Biuletynie Społecznym.

Oto skromny nawet referencina, lub kierownik nie jest wolny od podejrzeń, że otacza się sforą donosicieli i zauszników, co to skrzętnie zbierają słówka swych kolegów, by mu je potem podać w wonnym bukieciku własnych komentarzy.

Taki okaz „wazeliniarza" wyzyskuje bez skrupułów każdą okazję, każdy moment zmęczenia, zdenerwowania, czy nieszczęścia ko-

legi, lub koleżanki. Notuje skwapliwie każde zasłyszane słówko i wyrażonko, ba — sam najczęściej prowokuje do tego rodzaju wypowiedzeń...

A potem zgięty we czworo, z przymilnym uśmiechem przylepionym do buzi, zacierając nerwowo rączki i szurgając nóżkami po podłodze — „referuje" panu kierownikowi jednym tchem wszystko, co zasłyszał!

Czego się za to spodziewa? O, bardzo wielu rzeczy! Wazeliniarz pewny jest nagrody. Wie, że najprostsza droga do „kariery", wiedzie przez użycie... wazeliny. Wie, że tą drogą zyska sympatię i zaufanie swej władzy, zyska względy i swobodę. Zyska nawet może drabinę, po której wspinać się będzie po szczebelkach w górę w tempie, o jakim marzyć nie mogą jego koledzy, co zachowali godność ludzką, lub sądzą, że pracą rzetelną zyskać mogą również uznanie i sprawiedliwą ocenę zwierzchnika.

Wazeliniarz jest sprytny i asekuruje się normalnie na obie strony. Bo — a nuż będzie tamten kiedyś górą!...

Konferencja u P. Wicepremiera

W poprzednim zeszycie przedstawiliśmy przebieg audiencji, jaką udzielił P. Premier delegacji Centralnej Komisji Porozumiewawczej Prac. Państwowych.

Przedstawiciele Komisji Porozumiewawczej zostali ostatnio, dnia 11 sierpnia br. przyjęci przez P. Wicepremiera inż. Kwiatkowskiego. Delegacja przedstawiła p. Wicepremierowi postulaty pracowników państwowych dotyczące konieczności przeprowadzenia reformy obowiązującej obecnie ustawy uposażeniowej przez podniesienie płac w niższych i średnich grupach, zniesienie podatku specjalnego, przywrócenie dodatków rodzinnych i zwrot opłat szkolnych.

Audiencja trwała około dwóch godzin i umożliwiła reprezentantom ruchu zawodowego pracowników umysłowych zapoznać p. ministra Kwiatkowskiego ze stanowiskiem i programem gospodarczym świata pracy.

W wyniku przeprowadzonej dyskusji p. Wicepremier wyraził życzenie odbycia jeszcze jednej konferencji z przedstawicielami C. K. P., dla bardziej szczegółowego omówienia przedstawionych mu postulatów.

Przyjęcie delegacji przez kierowników rządu jest wysoce charakterystyczne, a uważane być musi za punkt zwrotny dla ruchu zawodowego.

Położenie materialne pracowników państwowych urosło do zagadnienia państwowego, poruszone zostało poraz pierwszy w sposób otwarty, mający charakter manifestacji, na Kongresie w styczniu br. Kongres nie poprzestał jednak na zestawieniu narzekań i bolączek. Potrafił dać należyty wyraz roli, jaką pracownik w społeczeństwie sprawuje, a zagadnienie to przedstawił na najbardziej ogólnym tle.

Obecność Pana Premiera na Kongresie nie była bez znaczenia. Przedstawiona sprawa przemówiła bezpośrednio do szefa rządu, który zainteresował się zagadnieniem. Złożono memoriał, dnia zaś 20 lipca nastąpiło przyjęcie delegacji.

W sierpniu delegację przyjął P. Wicepremier, który zapowiedział chęć bardziej szczegółowego omówienia postulatów pracowniczych na konferencji następnej.

W ten sposób ruch zawodowy wszedł w nową fazę, która niewątpliwie doprowadzi do zmian na lepsze.

Na marginesie statystyki

Opublikowane cyfry przyrostu naturalnego Polski nie dają powodu do optymizmu. Faktem jest, że z bezwzględnie przodującego miejsca w Europie przesuwamy się powoli na miejsce zgoła przeciętne. Dziś już można stwierdzić, że nie jest to tylko skutkiem kryzysu ekonomicznego, skoro poprawa koniunktury nie przyniosła na tym, tak ważnym dla państwa odcinku, żadnej zmiany na lepsze.

Jak widać działają tu inne przyczyny, które wcześniej już wystąpiły na zachodzie Europy, i których nie można usunąć rozporządzeniem władz.

Państwa totalistyczne rozwinęły olbrzy-

mi aparat propagandowy, by zwalczyć spadek urodzin. Wysiłki te dały mierny wynik. Zanotowano wprawdzie pewien wzrost liczby małżeństw i, co za tym idzie, urodzeń, ale wzrost ten już dziś wykazuje tendencję malejącą. Celowa działalność państwa „pożyczki rodzinne", propaganda spełnią swą rolę i nie dadzą większych rezultatów. Po prostu wyczerpane zostały „małżeńsko-przyrostowe" możliwości, uniezależnione od państwowej inicjatywy. Prawdopodobnie pożeniła się już większość państwowych urzędników, zagrożonych utratą posady, jak również większość ludzi niezdecydowanych, dla których nacisk ze strony władz okazywał się dostatecznym dla zawarcia małżeństwa. Jak wskazują statystyki — reszta jest pod tym względem oporna i cały rozmach środków propagandowych nie zwiększa bynajmniej ich małżeńskiej gotowości.

Jak uczy włosko-niemieckie doświadczenie rozporządzenia administracyjne działają tylko na krótką metę i nie są w stanie odwrócić na stałe pewnych, etnograficznych procesów. W naszych, polskich warunkach istnieją jednak jeszcze pewne możliwości, których nie mają już społeczeństwa zachodnio-europejskie. Byłoby to działaniem odwrotnym do stosowanych dotychczas: nie zwiększanie liczby urodzeń, walka ze śmiertelnością, nie sztywne, biurokratyczne rozporządzenia, lecz mobilizacja sił społeczeństwa przeciw śmierci. Jak wskazuje „Rocznik statystyczny" na 10.000 noworodków dożywa w Polsce 30 lat — 6.664, a 75 lat — 2.143. Odpowiednie cyfry dla Francji wynoszą 8.148 i 2.923, dla Anglii — 8.558 i 3.473, dla Szwecji — 8.564 i 4.030.

Przeciętny wiek wynosi w Polsce 45.9, we Francji 56.7, w Anglii 60,8 — w Szwecji 62.3.

Jak widzimy więc mamy tu ogromnie dużo do osiągnięcia.

Podniesienie higieny publicznej i usprawnienie opieki lekarskiej jest palącym nakazem chwili. Zrobiono na tym polu ogromnie dużo, ale jeszcze więcej trzeba zrobić.

Dotyczy to przede wszystkim liczby lekarzy. W Polsce mamy dziś około 13.000 lekarzy. Według danych „Rocznika Statystycznego" na 10.000 mieszkańców przypada przeciętnie 3.7 lekarzy, gdy Japonia posiada 10.5, Węgry 10.3, Włochy 8.4 itd. Na 10.000 mieszkańców w Polsce przypada 20.9 łóżek szpitalnych, gdy w Kanadzie 92.6, w Niemczech 92.3, w Australii 83, a nawet w ZSRR. — 28.0.

Cały ciężar tego stanu rzeczy spoczywa na wsi, tej wsi, która daje największy kontyngent żołnierzy i obywateli. 10.000 chłopów ma tylko... 1½ lekarza, gdy 10.000 mieszkańców miasta ma ich 17.

Zagadnienie wzrostu liczby urodzin, walki ze śmiertelnością i racjonalnej opieki lekarskiej mają dla państwa olbrzymie znaczenie.

Na terenie kolejowym robi się tu wiele, ale jeszcze dużo dziedzin jest zaniedbanych.

Małżeństwa pracownicze występują niezbyt często i nie cieszą się należytą opieką władz kolejowych. Przecież małżeństwo pracowniczki identyfikuje się bardzo często z jej redukcją. Nie należy do rzadkości urzędowa separacja małżeństwa, a przecież najbardziej prymitywne względy powinny przemawiać za zatrudnianiem takich małżonków w jednej miejscowości. W nauczycielstwie widać na tym polu znaczną poprawę, natomiast małżeństwo pracownika kolejowego z nauczycielką pędzi żywot opłakany i znajduje się w... nieustającej turystyce.

W tych warunkach naprawdę trudno żądać, by małżeństwa pracownicze nie uchylały się od wydawania na świat potomstwa. Widząc zresztą nędzę własnej egzystencji, małżeństwa pragną oszczędzić dzieciom podobnych radości życia.

Znacznie więcej robi się w kolejnictwie dla podniesienia stanu zdrowotnego. Niskie uposażenia złączyły byt pracowniczy z niedokarmieniem. W związku z tym ogólny poziom zdrowotności znacznie obniżył się, a budżety domowe nie wytrzymują jakichkolwiek pozycyj na poprawę w tym kierunku. Bez wątpienia byłoby lepiej zorganizować należycie wywczasy pracownicze i dać rodzinom całym miesiąc życia wśród zieleni i promieni słonecznych, przy należytym menu wyżywieniowym. Niestety, nie przemawia nic za tym, że prosty te postulaty mogą być w dzisiejszych warunkach spełnione.

Z pomocą przyjść musi akcja „Rodziny Kolejowej" i w miarę możliwości niesie pomoc biedocie pracowniczej. Sprawie sekunduje kolejowa opieka lekarska.

Zawód lekarski należy do najbardziej niewdzięcznych. Na terenie kolejowym jednak gross lekarzy zdołało zaskarbić sobie

uznanie i sympatię pacjentów. Choremu bardzo trudno jest oddzielić sprawę leczenia od zawiłej i zabójczej administracji sanitarnej. Lekarz kolejowy pracuje dużo. W ciągu 2 godzin przyjmuje 20—60 pacjentów, a w praktyce ordynuje poza przepisane dwie godziny. Warto przypatrzyć się ciężkiej pracy lekarza, ale jeszcze większe współczucie wywołuje wypełnianie niezliczonych druczków i zapisków. Tu nasuwa się konieczność powiększenia ilości lekarzy, względnie dodanie im pomocy dla prowadzenia zapisków.

Przyjmowanie pacjentów, odwiedzanie ich w domu nie jest wyłączną czynnością lekarzy. Istnieją jeszcze badania nowo przyjętych, badania periodyczne i komisje lekarskie. A — jak wiadomo — wynagrodzenie lekarzy nie stoi w żadnym stosunku do włożonej pracy.

Niezależnie od tego służba sanitarna rozporządza nikłymi kredytami na zapomogi klimatyczne i leczenie szpitalne.

W każdym razie jest jeszcze do zdziałania na odcinku kolejowym, a pracownik, który z takim zaufaniem odnosi się do sumiennych i życzliwych lekarzy, powitałby radośnie przeprowadzenie ogólnych zmian na lepsze.

Notatki powyższe zakończyć można małą reminiscencją:

Wiele pisze się o potrzebie utrzymania, ba, podwyższenia przyrostu naturalnego, oraz o podniesieniu górnej granicy wieku. Tymczasem przyrost maleje, jakby na złość rozbudowanej propagandzie. Równocześnie fakty te zdają się być obce niektórym państwom n. p. Niemcom, które żądają zwiększenia terytoriów i przyznania kolonij. Możliwe, że sprawiedliwa, a ślepa natura dostosowuje przyrost naturalny Europy do wielkości terytorium i wszelkie tendencje zaborcze staną się bezprzedmiotowe. Europa, która dziś szuka terytoriów, niebawem potrzebować będzie ludzi, tak jak ich i dziś potrzebuje, ale we wielkim, szlachetnym brzmieniu tego słowa...

(ts)

90 procent treści

Zapewne nie każdy czytelnik Czasopisma ma możność przeglądania całej prasy zawodowej. Istnieje przecież wiele związków, każdy ma swój organ drukowany i lektura całości byłaby nieco uciążliwa, a czasami wręcz niedostępna.

Mając jednak okazję przeglądnięcia prasy zawodowej zobaczymy, że treść jej składa się z pewnych typowych omówień. Będą więc sprawy zawodowe własnej dykasterji, sprawy ogólne, oraz tło, na którym rozwija się życie pracownicze.

Na czoło wszystkich zagadnień wysuwają się obecnie sprawy wynagradzania za pracę. Doszliśmy bowiem do pewnego stanu, że dalej — tak jak obecnie — być nie może. Od wielu lat trwające zubożenie, ukoronowane ustawą uposażeniową z 1934 roku, zepchnęło ogół pracowniczy na najniższy szczebel życia. Mieszkania pracownicze są małe i smutne. Gdzieniegdzie tylko słabo brzęczy radio, czasem zawita gazeta, lub wypożyczona książka.

Tematem rozmów w domu są sprawy szarego dnia, nazywana szumnie ustaleniem budżetu domowego. Robi się jaki taki obrachunek za minione wakacje, wchodzi w ślepy zaułek roku szkolnego.

Ale najgorsza jest zima. Wtedy utrzymanie domu więcej kosztuje i poczynić trzeba szereg zapasów, umożliwiających przetrzymanie srogiej „macochy“. Rozmowy na ten temat kończą się zawsze dyskusją beznadziejną. Niema wprost widoków wyjścia z impasu.

Przed kilku jeszcze laty było możliwe zadłużanie się. Jedną pożyczką spłacało się inne, a po oczyszczeniu kwota w spółdzielni wpływała nowa „forsa“ sanująca małe długi w sklepach i krawca. Poszczególne długi nie są bowiem wielkie, ale zebrane łącznie wymagają pomocy spółdzielni, lub innego źródła kredytowego

Obecnie zadłużenie pracowników jest tak wielkie, że zwyczajne pożyczki nie są w stanie pomóc. Dlatego rozmowy przy „rodzinnym stole“ nie wnoszą pogody, a przeniesione na teren związków urastają do wielkiego wołania o pomoc i ratunek. W następstwie pra-

sa zawodowa 90 procent treści poświęca żądaniom o reformę uposażeń, oraz o doraźne choćby zniesienie podatku specjalnego, rozbudowę dodatków służbowych i tp.

Czasy, kiedy pracownik państwowy był przedmiotem zazdrości — dawno minęły. Nie ma już stałości stanowisk i uposażenia. Bardzo wielu, zwłaszcza młodszych, widzi swój błąd, kiedy przed laty wierzyło w stałość pracy i wstępowało do służby państwowej. Obecnie mniejszość dzieci swe wychowuje pod kątem widzenia zatrudnienia w służbie państwowej. Natomiast wiele uwagi poświęca się szkolnictwu zawodowemu, widząc w nim przyszłość dla następnch generacyj. Skoro rodzice sami popełnili „grzech młodości" i wstąpili na służbę państwową, pragną, by dzieci ich wolne były od zmory „pensji" i licznych udręczeń, zaczynających się od słowa Jędrzejewicz...

Młodzież zresztą sama garnie się do szkół zawodowych, widząc piekło życia urzędniczego, dąży do lepszych warunków bytu, idzie wielkim, wolnym szlakiem.

Wolne zawody i przemysł dostosowały płace do cen rynkowych. Tak jak gospodyni nie da się złudzić grą propagandowych słów o rozmaitych obniżkach, gdy dzień każdy mówi co innego, tak w przemyśle i wolnych zawodach przeczytano cierpliwie wywody o polepszeniach... Organizacje robotnicze i pracownicze są tam zresztą inaczej rozbudowane i potrafią walczyć bezwzględnie o swe prawa. Znajdując się we wszelkich statystykach na ostatnim miejscu, zdołaliśmy zapewnić sobie dominujące stanowisko w ilości strejków. A przeważnie były one zwycięskie. To też płace — po za pracownikami państwowymi — dostosowane są do cen rynkowych i umożliwiają dostosowanie budżetu domowego do cen artykułów pierwszej potrzeby. Niewątpliwie daleko jest jeszcze do dobrobytu, ale uzyskano znaczne uaktualnienie wynagrodzeń. Młodzież orientuje się na równi ze starszymi, w sztywności wynagrodzeń i widząc lepsze warunki w przemyśle — nie pragnie kariery urzędniczej.

Wiele dzielnych jednostek, głównie inżynierskich, opuściło szeregi pracownicze i nie tęskni za latami, spędzonymi w służbie kolejowej. Owszem, czas pracy na P. K. P. przypomina im się jako koszmar. Widzimy dawnych inżynierów kolejowych 7 i 8 grupy uposażenia na dobrych stanowiskach. Pracują od rana do nocy, ale uśmiech pojawił się na ich obliczach, gdyż spotkali właściwą pracę i dobre warunki egzystencji.

Nie ulega wątpliwości, że obecnie tylko najsłabsze jednostki wstąpią na służbę kolejową. Ludzie z zapadłej prowincji, gdzie nie dochodzi głos z wielkiego świata. Czy jest to jednak korzystne dla zarządu? Stanowczo nie! Najbardziej potulny pracownik nie zastąpi człowieka inicjatywy, o ile PKP. mają być przedsiębiorstwem przewozowym, a nie jeszcze jednym urzędem i tylko urzędem.

Tu musi nastąpić zmiana. Musi znaleźć się sposób zainteresowania młodzieży służbą państwową. Musi stworzyć się warunki, które zachęcałyby do wysiłków.

Dzisiejsze uposażenie, pragmatyka, zabijająca wszystko biurokracja — nie są zachętą do wstępowania na służbę kolejową.

Prasa narodowa bije na alarm. Prasa wykazuje niedomagania i żąda zmian. Prasa spogląda w przyszłość odważnie i wyciąga wnioski z teraźniejszości.

Pierwsze jej słowo, to uposażenie. 90 procent głosów żąda poprawy, reszta polepszenia warunków płacy. Należy spodziewać się, że wołania pracownicze odniosą skutek, gdyż znajdują chętne ucho w Warszawie i nacechowane są troską o dobre jutro dla wszystkich.

R.

ZE SPRAW LIGI

Słowiańskich Urzędników Kolejowych (L. S. U. K.)

IV Kongres Ligi S. U. K. odbył się dnia 19 czerwca 1938 w Piwnicznej, w domu własnym Zw. Umysłowych Pracown. Kolejowych. Prócz prezydium Ligi i przedstawicieli Z. U. P. w Kongresie wzięły udział reprezentacje zrzeszonych organizacyj, a to z Jugosławii i Czechosłowacji. Kongres odbył się w obecności ponad stu członków naszego Związku. Przedstawiciel Ligi przedstawił trudności, z jakimi stykała się Liga w czasie ubiegłej kadencji. Po okolicznościowych przemówieniach Kongres przewodnictwo Ligi powierzył Związkowi jugosłowiańskich urzędników kolejowych. Równocześnie odroczono

budowę domu Ligi nad Jadranem (Jugosławia) na dalsze trzy lata.

Dnia 21 czerwca br. odbyło się we Lwowie posiedzenie prezydium Ligi. Prezes Ligi Kol. Trześniowski złożył sprawozdanie z działalności za ubiegły okres. Następnie ukonstytuowało się prezydium w nast. składzie: prezes Obard Józef z Zagrzebia, wiceprezes Petrowic Dragomir z Belgradu, sekretarz Ryszard Markus z Zagrzebia, zastępca Waldemar Haszlakiewicz z Liubliany. Jako przedstawiciele naszego Związku weszli w skład prezydium Koledzy Myśliwiec Piotr i Sobolewicz Mieczysław.

Opracowano plan pracy, który głównie opiera się na wzajemnym poznaniu (język, wymiana czasopism, zniżki przyjazdowe, wymiana artykułów prasowych) oraz wycieczkach (1939 do Jugosławii, 1940 do Polski, 1941 do Czechosłowacji. Projektowana jest też wymiana urzędników, oraz nawiązanie kontaktu z Ligą słowiańskich organizacyj zawodowych kolejarzy i marynarzy.

Dnia 24 czerwca 1938 odbyło się zebranie Ligi w Pradze. W zebraniu wziął udział sekretarz L. S. U. K. Markusz, składając sprawozdanie z przebiegu obrad lwowskich. Zebranie przyjęło uchwały lwowskie i do prezydium delegowało zaś z ramienia Związku czechosłowackich urzędników kolejowych nast. kolegów: Nowak Franciszek, Kuča Franciszek, Famera Józef, Laurin, Kratohvil i Klezl.

Tak podczas Kongresu jak i na posiedzeniu w Pradze podniesiono solidarność urzędników kolejowych, zgrupowanych w Lidze, odnośnie utrzymania niezawisłości państwowej i wolności, oraz w walce o prawa zawodowe.

Rocznik Związków Zawodowych

Nakładem Ministerstwa Opieki Społecznej ukazało się bardzo ciekawe wydawnictwo, pt.: Rocznik Pracowniczych Związków Zawodowych w Polsce za lata 1934 i 1935.

Wydawnictwo posiada interesujące zestawienia i tabele, które winny znaleźć się w ręku każdego działacza związkowego i człowieka, zajmującego się ruchem zawodowym.

Jeżeli idzie o pracowników kolejowych, to zorganizowani oni byli w 1935 roku w 11 związkach, posiadających 73 sekretariatów okręgowych i 914 oddziałów miejscowych. Liczba członków z końcem 1935 r. wynosiła 110.526 osób i była niższą, niż w latach ubiegłych.

Dla zorientowania kolegów w ogólnych sprawach, podajemy, że w 1935 roku pracowało 53 związków pracowniczych, posiadając 170 sekretariatów okręgowych i 2.525 oddziałów miejscowych. Z końcem 1935 zorganizowanych było 215.072 pracowników samorządowych i państwowych.

Rocznik wykazuje, że w ewidencji Ministerstwa Opieki Społecznej znajduje się 392 organizacyj pracowniczych, które posiadają 112 wydawnictw periodycznych.

ADRES

W. P. ....

WP. Dobrzyniecki Stanisław
Lwów
Tarnowskiego 76.

Używanie poczty kolej. dozwolono Reskryptem M. K. nr 378/25

PISMO REDAGUJE KOMITET

REDAKCJA i ADMINISTRACJA: LWÓW, Ul. SZOPENA 6, I. p. KONTO w P. K. O. Nr 505.398. Tel. 288-83

WYDAWNICTWO ZARZĄDU GŁÓWNEGO »ZWIĄZKU UMYSŁOWYCH PRACOWNIKÓW KOLEJOWYCH«

DRUKARNIA »POLIGRAFIA« LWÓW, LINDEGO 6. REDAKTOR ODPOW.: EUGENIUSZ PETAK